

## Pec Direzione

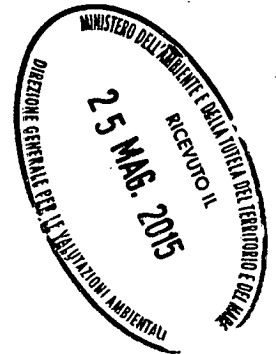
---

**Da:** Mauro Mugnai <consorzio.castello@pec.unipol.it>  
**Inviato:** sabato 23 maggio 2015 11:43  
**A:** DGsalvanguardia.Ambientale@PEC.minambiente.it  
**Cc:** a.bottinelli@baaam-srl.it  
**Oggetto:** Osservazioni al progetto "aeroporto di Firenze" master plan aeroportuale 2014-2029  
**Allegati:** osservazioni al progetto adf master plan.pdf



Ministero dell' Ambiente e della Tutela del Territorio e  
del Mare – D.G. Valutazioni e Autorizzazioni Ambientali

E.prot DVA – 2015 – 0013878 del 25/05/2015





GIOVANNELLI & ASSOCIATI

AVV. MAURO GIOVANNELLI  
AVV. GUIDO GIOVANNELLI  
AVV. ILARIA CASTELLANI  
AVV. LEONARDO MASI  
AVV. MATTEO CECCONI  
AVV. FRANCESCA BEVILACQUA  
AVV. DANIELE BRACCINI  
PROF. AVV. JUNYI BAI  
Professore a contratto di Diritto Commerciale Cinese  
Università degli Studi Internazionali di Roma

AVV. NICCOLÒ PECCHIOLI  
AVV. FRANCESCO FARRI  
AVV. VIERI GAMBASSI  
AVV. CECILIA LORENZONI  
AVV. MARTINA GENTILE  
AVV. ALESSANDRO PAOLACCI  
AVV. GIOVANNI LIBERATI

DOTT. ARIANNA CANGI  
DOTT. LUCA GIAGNONI  
DOTT. ANTONIO LONETTI

59100 PRATO  
Viale della Repubblica, 245  
tel. +39 0574 575878 - fax +39 0574 575869

50123 FIRENZE  
Corso Italia, 2  
tel. +39 055 2741031 - fax +39 055 292303

20121 MILANO  
Foro Buonaparte, 20  
tel. +39 02 89950208 - fax +39 02 89950210

[avvocati@studiogiovannelli.it](mailto:avvocati@studiogiovannelli.it)

[www.studiogiovannelli.it](http://www.studiogiovannelli.it)



Prato, 22 maggio 2015

Spett.le

**MINISTERO DELL'AMBIENTE  
E DELLA TUTELA DEL TERRITORIO  
E DEL MARE  
DIREZIONE GENERALE PER  
LE VALUTAZIONI AMBIENTALI  
DIVISIONE SISTEMI DI  
VALUTAZIONE AMBIENTALE  
00147 – ROMA**

**Lettera via pec all'indirizzo: [DGSalvanguardia.Ambientale@PEC.minambiente.it](mailto:DGSalvanguardia.Ambientale@PEC.minambiente.it)**

**OGGETTO: PROGETTO "AEROPORTO DI FIRENZE - MASTER PLAN AEROPORTUALE  
2014-2029". PRESENTAZIONE ISTANZA PER AVVIO DEL PROCEDIMENTO  
INTEGRATO DI VIA DA PARTE DELL'ENAC DEL 24.3.2015.  
OSSERVAZIONI EX ART. 24 COMMA 4 DEL D.LGS. 152/2006.**



Formuliamo la presente in nome e per conto della società Slow Life Real Estate S.r.l. (P.IVA: 00444670483), con sede in Firenze, Via P. Toselli n. 73, in persona dell'Amministratore Unico, Sig. Florentin Döring, il quale unitamente a noi la sottoscrive per farne propri i contenuti.

La predetta società è l'ideatrice di un importante progetto per la realizzazione di un complesso immobiliare denominato "*Asmana Wellness World*", sito nel territorio del Comune di Campi Bisenzio, in Via Giovanni Michelucci, nelle vicinanze di Villa Montalvo, e del relativo parco, nonché dello svincolo autostradale "Prato Est" della A1/A11.

Il progetto prevede la realizzazione di un centro ricreativo (centro benessere, spa, centro sportivo) che comprende anche una struttura alberghiera e interessa, nel complesso, una superficie coperta pari a 12.000 mq. corredati di ulteriori 20.000 mq. di superficie all'aperto.

La struttura sarà verosimilmente inaugurata durante la stagione estiva del corrente anno.

Per completezza di esposizione è il caso di precisare che la realizzazione del centro ricreativo-ricettivo in questione fu autorizzata dall'Amministrazione comunale di Campi Bisenzio con l'approvazione del Piano di Massima Unitario, avvenuta con deliberazione del Consiglio comunale n. 121 del 26.10.2010, e che i lavori di edificazione furono avviati in data 22.7.2013, dunque **prima che la Regione Toscana addivenisse all'adozione della variante al PIT per la riqualificazione dell'aeroporto di Peretola** (avvenuta con delibera del Consiglio Regionale n. 74 del 24.7.2013).

Come detto sopra, il centro benessere in questione ricade nel territorio del Comune di Campi Bisenzio, che **sarà interessato dal passaggio degli aeromobili, sia in fase di decollo che di atterraggio, che transiteranno dal progettato nuovo scalo di Firenze con pista parallela-convergente "12/30" ad esercizio unidirezionale in direzione Prato.** In particolare, il centro si trova ad insistere sulla linea direttrice di volo che transiterà in corrispondenza dello svincolo autostradale A1/A11.



Per tale ragione, nella sua qualità di soggetto direttamente interessato e coinvolto dagli effetti territoriali e ambientali che saranno prodotti dalla costruzione e dall'esercizio della nuova infrastruttura, la società **Slow life Real Estate S.r.l.**, *ut supra* rappresentata, formula ai sensi dell'art. 24 comma 4 del D.Lgs. 152/2006 le seguenti

## OSSERVAZIONI

### IN RIFERIMENTO ALLA PROCEDURA DI VALUTAZIONE DI IMPATTO AMBIENTALE AVENTE AD OGGETTO IL PROGETTO DENOMINATO “AEROPORTO DI FIRENZE – MASTER PLAN 2014-2029”.

1. NON CORRISPONDENZA TRA L'OGGETTO DELLA VAS EFFETTUATA DALLA REGIONE TOSCANA IN SEDE DI APPROVAZIONE DELLA VARIANTE AL PIANO DI INDIRIZZO TERRITORIALE E LO STUDIO DI IMPATTO AMBIENTALE OGGETTO DELLA PRESENTE VIA.

Il primo indice d'inadeguatezza dello Studio di Impatto Ambientale (SIA) posto a fondamento della procedura di VIA oggetto delle presenti osservazioni è rappresentato dalla non corrispondenza fra il progetto oggetto dello stesso studio ed il progetto che è stato sottoposto a VAS in sede di approvazione della variante al PIT Toscana (approvata con delibera del Consiglio regionale n. 61 del 16.7.2014), che ha localizzato l'area su cui potrà essere edificato il nuovo scalo aeroportuale.

L'allegato A5 della predetta variante al PIT (“*Disciplina di Masterplan*”, art. 5 ter punto 1.b), riporta, infatti, che il progetto di sviluppo della nuova pista di atterraggio **non potrà avere lunghezza massima superiore a 2.000 metri lineari** e su questo limite dimensionale la Regione ha valutato e accertato la compatibilità dell'opera con il territorio della Piana fiorentina.

**Tutto lo Studio di Impatto Ambientale presentato da ENAC, invece, è riferito al diverso progetto che prevede una nuova pista di atterraggio nella lunghezza minima di 2.400 metri.**





E' evidente, dunque, che l'oggetto della VAS effettuata dalla Regione Toscana in sede di approvazione delle nuove norme di pianificazione e quello oggetto della VIA di competenza in corso di esecuzione da parte del Ministero dell'Ambiente **non coincidono**.

Ad avviso di chi scrive questa mancata corrispondenza vincola l'Autorità competente a concludere il procedimento di valutazione con un **provvedimento negativo** che attesti l'incompatibilità ambientale del nuovo aeroporto.

**Un eventuale atto a contenuto positivo sarebbe automaticamente illegittimo** in quanto attesterebbe falsamente la sostenibilità ambientale di un progetto per il quale non è stata effettuata la procedura di VAS, in contrasto con tutti i dettami afferenti al principio cardine dello sviluppo sostenibile.

Facendo un breve accenno al rapporto sussistente tra i procedimenti di VAS e di VIA si evidenzia che la prima procedura ha la fondamentale finalità di sottoporre il processo di trasformazione del territorio, sin dalla fase di pianificazione, ad una valutazione preventiva, completa e sistematica di tutti gli effetti sull'ambiente e sulla salute umana che possono derivare dalle attività di trasformazione stessa.

La VIA, invece, è funzionale a conseguire elevati livelli di protezione e di qualità dell'ambiente, valutando preventivamente le possibili conseguenze derivanti dalla realizzazione del progetto.

I due citati procedimenti sono, dunque, due momenti di analisi che si compenetrano e presuppongono, per poter assolvere alla propria funzione, l'identità dell'oggetto di indagine.

In altri termini, il progetto che prevede una pista della lunghezza di 2.400 metri non è mai stato vagliato dalla Regione in sede di approvazione del piano urbanistico regionale. Non è supportato dalla VAS imposta dal D.Lgs. 152/2006 (art. 4) e dalla L.R. Toscana 10/2010 (art. 5), ai fini della legittima approvazione di qualsiasi tipologia di piano o programma, ivi compresi quelli di gestione del territorio.

Pertanto, non potrà esserne dichiarata la compatibilità ambientale in esito al presente procedimento di VIA.



Sul punto è opportuno evidenziare che già la stessa Regione Toscana è stata imputata (in sede di presentazione delle osservazioni provenienti da Enti locali, Enti Pubblici, Associazioni ambientaliste e a difesa del diritto alla salute, nonché da singoli cittadini tra la fase di adozione e di approvazione definitiva della variante al PIT ed anche nei successivi giudizi di impugnazione per il annullamento di tale variante, proposti dinanzi al TAR Toscana e tutt'ora pendenti) di aver mal esercitato il potere di pianificazione, fondando la decisione della localizzazione dell'aeroporto su **indagini ambientali assolutamente insufficienti, inadeguate ed inattendibili.**

A tali contestazioni la Regione ha risposto di aver effettuato una VAS adeguata al livello di pianificazione territoriale cui afferisce il PIT, rinviando l'esecuzione di studi ed analisi più approfonditi alla società proponente A.d.F. S.p.a., onerata della predisposizione dei documenti da sottoporre a valutazione di impatto ambientale.

Tuttavia, dall'analisi dello SIA risulta evidente che gli approfondimenti istruttori non sono stati effettuati e, dunque, che Codesto Spett.le Ministero si trova ad effettuare la VIA su di uno Studio di Impatto Ambientale parimenti carente ed inadeguato a rappresentare la base decisionale per l'emissione di un provvedimento positivo che attesti la compatibilità e la sostenibilità della nuova infrastruttura con il territorio in cui sarà localizzata.

Dall'esame dei documenti allegati allo Studio di Impatto Ambientale si evince:

- a) che lo studio mutua tutte le gravissime carenze istruttorie che caratterizzano le valutazioni effettuate dalla Regione in sede di approvazione della variante al PIT;
- b) che **questo documento ha persino ad oggetto un progetto diverso da quello che è stato oggetto della VAS effettuata dalla Regione Toscana, vale a dire il progetto voluto da ENAC che contempla una nuova pista della lunghezza 2.400 metri.**

Ebbene, che questa incongruenza non sia di poco rilievo è intuibile anche da parte dei non esperti della materia. Prolungare la pista rispetto al progetto valutato dalla Regione Toscana:

- implicherà inevitabilmente l'allungamento della corsa sulla pista in fase di decollo, con conseguente sorvolo a quota ancora più bassa di quella prevista nell'originario progetto con pista di 2.000 metri, proprio del Comune di Campi Bisenzio;





- consentirà l'utilizzo di aeromobili più capienti, dunque più potenti, e più impattanti dal punto di vista dell'inquinamento atmosferico e acustico.

Ancora, in ordine alla **legittimità** del procedimento di valutazione di impatto ambientale avviato da ENAC, si **evidenzia il difetto di legittimazione dell'Ente Nazionale dell'Aviazione Civile ad avviare la procedura di VIA**, non essendo questo, evidentemente, il soggetto proponente l'opera indicato dall'art. 23 del D.Lgs. 152/2006, ma l'Autorità proposta per legge alla vigilanza e alla regolamentazione della costruzione degli aeroporti. Tale circostanza appare, a dir poco, singolare: infatti, l'Ente di vigilanza e regolatorio in materia diviene così parte attiva del procedimento volto alla realizzazione del nuovo scalo fiorentino di proprietà di una società privata. Ci chiediamo: perché?

Fatte queste preliminari osservazioni attinenti strettamente al profilo procedurale, esaminiamo gli aspetti più critici derivanti dalla costruzione del nuovo scalo, che coinvolgeranno direttamente l'attività della Slow Life Real Estate S.r.l. "*Asmana Wellness World*", sono quelli che concernono la componente ambientale dell'inquinamento atmosferico e l'inquinamento acustico.

## **2. INQUINAMENTO ATMOSFERICO.**

Il territorio del Comune di Campi Bisenzio è una zona che già oggi presenta delle notevoli criticità riguardo alla qualità dell'aria, determinate dalla presenza:

- del casello autostradale A1/A11 "Prato Est";
- dell'impianto di discarica di "Case Passerini".

Quest'ultima località, peraltro, presto dovrebbe ospitare il **nuovo impianto di termovalorizzazione** il cui progetto -sottoposto al vaglio della Provincia di Firenze in data 18.4.2013 dalla società proponente Q.Thermo (reperibile sul sito web: [http://www.qthermo.it/progetto/caratteristiche\\_tecniche/](http://www.qthermo.it/progetto/caratteristiche_tecniche/))- prevede l'operatività dell'impianto ad un regime tale da bruciare **9,2 tonnellate di rifiuti all'ora**.

In altri termini la zona di Campi Bisenzio, così come di tutta la Piana fiorentina, è una zona critica che, non a caso, la Regione Toscana, nei documenti relativi alla VAS sulla variante



al PIT ha definito espressamente come “*zona di risanamento in cui deve trovare applicazione un piano di riduzione delle emissioni*”.

Ebbene, pur inserendosi in un contesto così fragile, nel redigere lo SIA, la società proponente non ha ritenuto doveroso indicare quali misure di mitigazione intende approntare per mitigare l'inevitabile e innegabile peggioramento della qualità dell'aria dovuto all'aumento del traffico aereo che A.d.F. S.p.a. si prefigge di raggiungere con la riqualificazione dell'aeroporto di Firenze.

Dall'analisi dei documenti allegati all'istanza di VIA sembra evincersi, persino, che rispetto alle già gravemente insufficienti analisi effettuate dalla Regione in sede di approvazione del PIT, il livello di approfondimento del SIA su questa componente ambientale sia ancora più carente.

Lo SIA, infatti, non contiene alcun riferimento al futuro termovalorizzatore, quale fonte di emissioni nocive; **non può quindi, per questo aspetto, essere ritenuto idoneo a fondare una valutazione di compatibilità ambientale.**

Su tale punto è opportuno evidenziare anche la peculiare circostanza che nella “Relazione Paesaggistica” lo SIA menziona il futuro termovalorizzatore **ma soltanto in termini positivi**, in riferimento alla possibilità di sfruttamento dei sistemi di teleriscaldamento e teleraffreddamento ai fini della riduzione di emissioni da parte dello stesso aeroporto.

**Nessuna valutazione di previsione in ordine all'interazione e alla sovrapposizione delle emissioni nocive dei velivoli ed i fumi di combustione del termovalorizzatore è stata effettuata.**

In altri termini, la società proponente costruisce un “quadro di sostenibilità ambientale” facendo **ipotesi su altre ipotesi**, anziché una **valutazione su dati certi e realmente verificabili**.

Il risultato è, indubbiamente, una valutazione ancor più aleatoria e ancor più inattendibile.

Ad ulteriore dimostrazione dell'assoluta inadeguatezza degli esami eseguiti dal proponente l'opera, in sede di redazione dello SIA, sugli effetti della nuova opera sulla qualità dell'aria, è sufficiente evidenziare che lo studio si limita a menzionare la realizzazione di un parco, il cosiddetto “Parco della Piana”, senza specificarne neppure l'estensione, la tipologia delle specie arboree sulle cui caratteristiche poter effettuare una stima delle capacità di assorbimento dell'anidride carbonica. Anche sotto questo profilo lo SIA ripropone tutte le





gravi carenze istruttorie che caratterizzano il provvedimento di approvazione della variante al PIT che localizza l'area di sedime su cui l'aeroporto sarà costruito.

Com'è noto, infatti, nelle vicinanze delle piste aeroportuali, non è consentito piantumare alberi, poiché questi rischiano di sovrapporsi alle superfici di separazione ostacoli ed aumentano certamente i rischi di *bird stike*, oltre al fatto che, come dimostra l'esperienza dell'aeroporto della Malpensa 2000, gli alberi vicino alle piste di atterraggio, periscono per l'inquinamento da carburante.

Neppure il SIA, dunque, contiene indicazioni sulla realizzazione di concrete ed efficaci misure di mitigazione dell'inquinamento che sarà prodotto dall'esercizio del nuovo scalo.

Anche per tale motivo, il presente procedimento di VIA dovrà concludersi con un provvedimento negativo.

### **3. INQUINAMENTO ACUSTICO.**

Anche sotto il rilevante profilo dell'inquinamento acustico, l'approfondimento di analisi effettuato da A.d.F S.p.a. che si evince dalle risultanze riportate nello Studio di Impatto Ambientale è del tutto insufficiente per poter valutare gli effetti reali di un'opera come il nuovo scalo fiorentino.

Il Comune di Campi Bisenzio risulta ricompreso nella zona ovest di "impatto acustico" del nuovo scalo, ragion per cui, per il territorio in questione, in cui si trova ubicata anche la struttura di proprietà della società scrivente, subirà effetti -esclusivamente negativi- in termini di inquinamento acustico.

Non solo.

E' noto che la Regione Toscana, con l'approvazione della più volte citata variante al PIT, ha individuato la soluzione della pista parallela-convergente "12/30" come la soluzione progettuale ottimale e meno impattante a condizione che del futuro scalo si faccia un esercizio esclusivamente monodirezionale, vale a dire che tutti gli aeromobili atterreranno e decolleranno in corrispondenza della testata "12" della pista, che sarà posta in prossimità del casello autostradale "Prato Est".



Si stima che in corrispondenza di questa precisa zona del territorio del Comune di Campi Bisenzio, sulla quale appunto è in corso di realizzazione il centro benessere “*Asmana Wellness World*”, i velivoli transiteranno ad una quota bassissima: tra i 210 ed i 140 metri di altezza.

Risulta evidente, pertanto, il livello di impatto acustico sull’area di cui si discute.

Ebbene, anche sotto il profilo dell’inquinamento acustico, lo SIA su cui il Ministero è chiamato a valutare la sostenibilità ambientale del nuovo scalo è del tutto incompleto, insufficiente e, dunque, inattendibile:

1. perché non tiene conto dei piani comunali di classificazione acustica (cd. PCCA) già approvati dai Comuni interessati precedentemente alla ideazione del progetto di riqualificazione dell’aeroporto, dei quali nello SIA non si trova riferimento alcuno (e che, tuttavia, secondo la recente sentenza del Consiglio di Stato n. 1278/2015, costituiscono elemento fondamentale per la formazione del piano acustico aeroportuale);
2. perché basato su un presupposto di fatto che sarà certamente irrealizzabile nella realtà: l’utilizzo monodirezionale della pista.

In riferimento al punto 1, risulta evidente che nella redazione dello studio sull’impatto acustico A.d.F S.p.a. non abbia tenuto conto del piano acustico del Comune di Campi Bisenzio (approvato con DCC 172/2004) anche in base al quale è stata autorizzata l’edificazione del centro benessere della Slow Life Real Estate S.r.l. ed autorizzato l’esercizio della sua attività. Proprio omettendo questo rilevante dato, il proponente può affermare, nello SIA, la sostenibilità dell’inquinamento acustico prodotto dal nuovo aeroporto. Sul punto si rammenta che il centro benessere realizzato dalla scrivente società vanta una superficie all’aperto di oltre 20.000 mq. in grado di ospitare circa 750 ospiti ogni giorno.

In relazione al secondo punto, si evidenzia l’inattendibilità dello SIA che (come già lo studio di impatto acustico effettuato dalla Regione Toscana aveva fatto) prevede delle valutazioni su un altro elemento fondamentale per la qualità della vita dei cittadini -il contenimento dell’inquinamento acustico- su presupposti di fatto non verificabili nella realtà. E’ ormai noto che, dal punto di vista aeronautico, le piste monodirezionali non



esistono. La monodirezionalità dell'utilizzo, infatti, implica il controllo sugli agenti atmosferici (*i.e.*: i venti) che ovviamente sfugge all'uomo.

E' evidente, pertanto, che uno Studio di Impatto Ambientale che riporta stime dell'impatto acustico che il nuovo aeroporto avrà sulla qualità della vita dei cittadini della Piana fiorentina basato su modelli inattuabili/inesistenti, non potrà che sfociare in un provvedimento negativo sulla valutazione di impatto ambientale.

In ragione di tutto quanto esposto la società Slow life Real Estate S.r.l., *ut supra* rappresentata,

### FA ISTANZA

affinché Codesto Spettabile Ministero per l'Ambiente e la Tutela del Territorio e del Mare voglia concludere il procedimento di Valutazione di Impatto Ambientale del progetto denominato "Aeroporto di Firenze – Masterplan 2014-2029" con **provvedimento negativo**.

Con osservanza

Sig. Florentin Döring n.n.

Avv. Mauro Giovannelli

Avv. Guido Giovannelli